Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 264 del 12 novembre 2009 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Giovedì, 12 novembre 2009** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00198 ROMA - CENTRALINO 06-85081

AVVISO AGLI ABBONATI

Dal 2 novembre vengono resi noti nelle ultime pagine della *Gazzetta Ufficiale* i canoni di abbonamento per l'anno 2010. Contemporaneamente vengono inviate le offerte di rinnovo agli abbonati, complete di bollettini postali prestampati per la conferma dell'abbonamento stesso. Si pregano i signori abbonati di far uso di questi bollettini.

Si rammenta che la campagna di abbonamento avrà termine il 31 gennaio 2010.

Si pregano comunque gli abbonati che non intendano effettuare il rinnovo per il 2010 di darne comunicazione via fax al Settore Gestione *Gazzetta Ufficiale* (nr. 06-8508-2520) ovvero al proprio fornitore.

N. 207/L

LEGGE 13 ottobre 2009, n. **158.**

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo Euromediterraneo sul trasporto aereo, fra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno del Marocco, dall'altro, fatto a Bruxelles il 12 dicembre 2006.

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 13 ottobre 2009, n. **158**.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo Euromediterraneo sul trasporto aereo, fra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno del Marocco, dall'altro, fatto a Bruxelles il 12 dicembre 2006.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Autorizzazione alla ratifica

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo Euromediterraneo sul trasporto aereo, fra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno del Marocco, dall'altro, fatto a Bruxelles il 12 dicembre 2006.

Art. 2.

Ordine di esecuzione

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 30 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

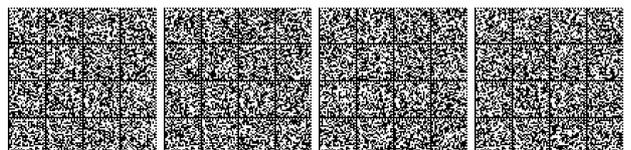
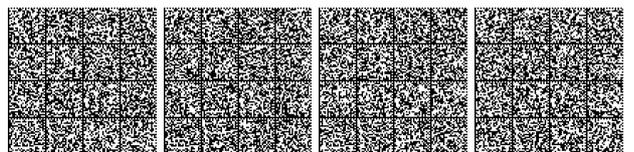
La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 13 ottobre 2009

NAPOLITANO

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

FRATTINI, *Ministro degli affari esteri*

Visto, *il Guardasigilli:* ALFANO

ACCORDO EUROMEDITERRANEO
NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO
FRA LA COMUNITÀ EUROPEA E
I SUOI STATI MEMBRI, DA UN LATO,
E IL REGNO DEL MAROCCO, DALL'ALTRO LATO

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,

MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA PORTOGHESE,

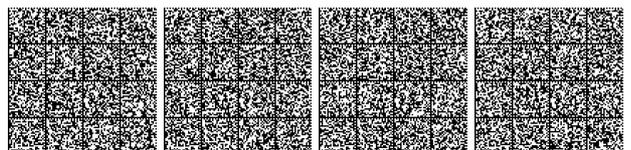
LA REPUBBLICA DI SLOVENIA

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti contraenti del trattato che istituisce la Comunità europea, di seguito denominate "gli Stati membri della Comunità", e

LA COMUNITÀ EUROPEA, in appresso denominata "la Comunità",

da un lato, e

IL REGNO DEL MAROCCO, in appresso denominato "Marocco",

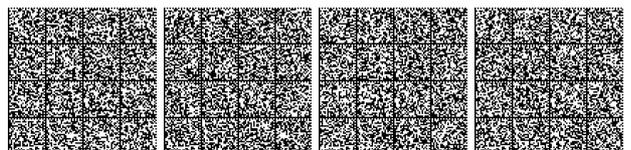
dall'altro lato,

DESIDERANDO promuovere un sistema dell'aviazione internazionale basato sulla leale concorrenza tra linee aeree nel mercato, con un minimo di regolamentazioni e interventi governativi;

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo internazionale, anche tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo capaci di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati;

DESIDERANDO dar modo alle linee aeree di offrire ai passeggeri e ai trasportatori prezzi e servizi competitivi in mercati aperti;

DESIDERANDO provvedere affinché tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti delle linee aeree, beneficino di un accordo liberalizzato;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza e protezione dei trasporti aerei internazionali e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, incidono negativamente sul funzionamento del trasporto aereo e minano la fiducia del pubblico nella sicurezza dell'aviazione civile;

PRENDENDO nota della convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

DESIDERANDO assicurare la parità di trattamento a tutti i vettori aerei;

RICONOSCENDO che le sovvenzioni pubbliche possono falsare la concorrenza tra linee aeree e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo;

AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppare e attuare la politica internazionale in materia di trasporto aereo e nel riconoscere i diritti degli Stati sovrani ad adottare misure adeguate a tal fine;

PRESO atto dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montréal il 28 maggio 1999, se e in quanto entrambe le parti sono firmatarie di tale convenzione;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo costituito dagli accordi esistenti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le linee aeree, i lavoratori delle due parti;

CONSIDERANDO che un accordo fra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Marocco dall'altro può costituire un riferimento nei rapporti euromediterranei nel settore del trasporto aereo in un quadro destinato a promuovere pienamente i benefici della liberalizzazione in questo settore economico cruciale;

OSSERVANDO che un tale accordo è destinato ad essere applicato in maniera progressiva ma integrale, e che grazie ad un apposito meccanismo si potrà conseguire una sempre più stretta armonizzazione con la normativa comunitaria,

HANNO CONCLUSO IL SEGUENTE ACCORDO:

ARTICOLO 1

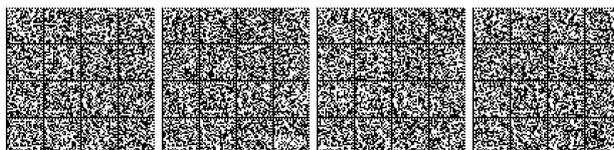
Definizioni

Ai fini del presente accordo, e salvo disposizione contraria, i seguenti termini sono così definiti:

1) "servizio concordato" e "rotta determinata", il trasporto aereo internazionale a norma dell'articolo 2 e dell'allegato 1 del presente accordo;

2) "accordo", il presente accordo, i suoi allegati e ogni loro emendamento;

3) "trasporto aereo", il trasporto effettuato per mezzo di aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione, che, a scanso di dubbi, include i trasporti aerei di linea e fuorilinea (*charter*) e un servizio integrale di trasporto merci;

4) "accordo di associazione", l'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da un lato, e il Regno del Marocco, dall'altro lato, fatto a Bruxelles il 26 febbraio 1996;

5) "licenza comunitaria di esercizio", una licenza di esercizio per i vettori aerei stabiliti nella Comunità europea, concessa e mantenuta in essere conformemente al regolamento (CE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei;

6) "convenzione", la convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, la quale include:

   a) ogni emendamento che sia entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a) della convenzione stessa e che sia stato ratificato sia dal Marocco che dallo Stato membro o dagli Stati membri della Comunità europea, in quanto sia pertinente per la questione di cui trattasi, e

   b) tutti gli allegati e i relativi emendamenti adottati a norma dell'articolo 90 della convenzione stessa, qualora tali allegati o emendamenti siano entrati in vigore simultaneamente per il Marocco e per lo Stato membro o per gli Stati membri della Comunità europea, in quanto siano pertinenti per la questione di cui trattasi;

7) "costo totale", il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative e gli eventuali oneri destinati a rispecchiare i costi ambientali e applicati senza distinzione di nazionalità;

8) "parti", da un lato la Comunità o gli Stati membri, ovvero la Comunità e i suoi Stati membri, nell'ambito delle rispettive competenze, e dall'altro lato il Marocco;

9) "cittadini nazionali", qualsiasi persona fisica o giuridica avente nazionalità marocchina per la parte marocchina, o la nazionalità di uno Stato membro per la parte europea, se e in quanto, nel caso di una persona giuridica, essa è sempre effettivamente controllata, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, da persone fisiche o giuridiche aventi nazionalità marocchina per la parte marocchina, o da persone fisiche o giuridiche aventi la nazionalità di uno Stato membro o di uno dei paesi terzi identificati nell'allegato V, per la parte europea;

10) "sovvenzioni", qualsiasi contributo finanziario concesso dalle autorità o da un ente regionale od altro ente pubblico, ossia quando

   a) certe pratiche messe in atto dalla pubblica amministrazione, da un ente regionale o da un altro ente pubblico comportano il trasferimento diretto di fondi (ad esempio sovvenzioni, prestiti, iniezioni di capitale), o potenziali trasferimenti diretti di fondi alle società, o la presa a carico di passivi della società, quali ad esempio garanzie su prestiti;

   b) la pubblica amministrazione o un ente regionale od altro ente pubblico rinuncia ad entrate altrimenti dovute, ovvero non le riscuote;

   c) la pubblica amministrazione, un ente regionale od altro ente pubblico fornisce beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquista beni o servizi;

d) un governo, un ente regionale od altro ente pubblico effettua dei versamenti ad un meccanismo di finanziamento, o incarica o dà ordine ad un ente privato di svolgere una o più funzioni tra quelle illustrate alle lettere da a), b) e c) che precedono, che di norma spetterebbero al governo, e la prassi seguita non differisce per nessun aspetto dalle prassi normalmente adottate dai governi;

e viene in tal modo conferito un vantaggio;

11) "trasporto aereo internazionale", il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;

12) "prezzo", le tariffe applicate dai vettori aerei o dai loro agenti per il trasporto di passeggeri, bagagli e/o merci (ad esclusione della posta) per via aerea, compreso, se applicabile, il trasporto in superficie in collegamento con un trasporto aereo internazionale, e le condizioni alle quali è soggetta la loro applicazione;

13) "onere di uso", un onere imposto alle compagnie aeree a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali, infrastrutture per la navigazione aerea o per la sicurezza e la protezione dell'aviazione, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connesse;

14) "SESAR", l'attuazione tecnica del Cielo unico europeo, che coordina e sincronizza la ricerca, lo sviluppo e l'applicazione delle nuove generazioni dei sistemi di gestione del traffico aereo;

15) "territorio", nel caso del Regno del Marocco, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne ed il mare territoriale sotto la sua sovranità o giurisdizione e, nel caso della Comunità europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale ai quali si applica il trattato che istituisce la Comunità europea e alle condizioni sancite da tale trattato e da ogni strumento che dovesse succedergli; resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; per l'aeroporto di Gibilterra resta inoltre sospesa l'applicazione delle misure UE in materia di liberalizzazione del trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri conformemente alla dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006;

16) "Autorità competenti" gli organi o gli enti pubblici identificati all'allegato III. Qualsiasi modifica al diritto nazionale per quanto riguarda lo status delle autorità competenti è notificata dalla Parte interessata all'altra Parte.

TITOLO I

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

ARTICOLO 2

Diritti di traffico

1. Salva diversa disposizione dell'allegato I ciascuna parte contraente concede all'altra parte i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte dei vettori dell'altra parte:

a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;

b) il diritto di effettuare scali nel suo territorio per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito di un trasporto aereo (per scopi non di traffico);

c) nell'effettuare un servizio concordato su una rotta specificata, il diritto di effettuare scali sul suo territorio al fine di caricare e scaricare il traffico internazionale di passeggeri, merci e/o posta, separatamente o in combinazione;

d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

2. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata in modo da conferire:

a) al Marocco il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio di tale Stato membro;

b) alla Comunità europea il diritto di caricare, nel territorio del Marocco, passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio del Marocco.

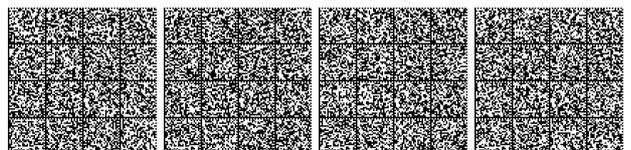
ARTICOLO 3

Autorizzazione

Una volta ricevute da un vettore aereo di una delle parti contraenti le domande per le autorizzazioni di esercizio, le competenti autorità dell'altra parte concedono le opportune autorizzazioni con un minimo di ritardo procedurale, a condizione che:

a) per un vettore del Marocco:

- il vettore aereo abbia la propria sede di attività principale ed eventualmente la propria sede in Marocco e abbia ricevuto la licenza ed eventuali altri documenti corrispondenti conformemente alla legge del Regno del Marocco;

- il Marocco eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo;

- il vettore aereo appartenga e continui ad appartenere, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, al Marocco e/o a cittadini del Marocco ed è da questi effettivamente e costantemente controllato, o appartiene e continua ad appartenere, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Stati membri e/o a cittadini di Stati membri, e sia da questi effettivamente e costantemente controllato;

b) per un vettore della Comunità europea:

- il vettore aereo abbia la propria sede di attività principale ed eventualmente la propria sede nel territorio di uno Stato membro della Comunità europea a norma del trattato che istituisce la Comunità europea, e sia titolare di una licenza comunitaria di esercizio;

- lo Stato membro competente per il rilascio del certificato di operatore aereo eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata nella designazione;

- il vettore aereo appartenga e continui ad appartenere, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Stati membri e/o a cittadini di Stati membri, o ad altri Stati indicati nell'allegato V e/o a cittadini di questi altri Stati;

c) l'impresa soddisfi i requisiti prescritti dalle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative applicate di norma all'esercizio del trasporto aereo internazionale dalla parte contraente che esamina la domanda o le domande;

d) vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 14 (Sicurezza aerea) ed all'articolo 15 (Protezione dell'aviazione civile).

ARTICOLO 4

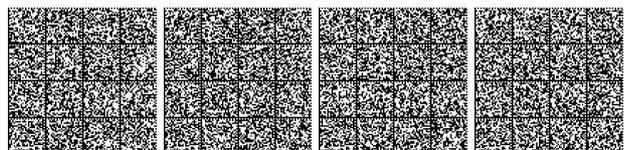
Revoca dell'autorizzazione

1. Le autorità competenti di ciascuna parte hanno il diritto di revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo appartenente all'altra parte qualora:

a) per un vettore del Marocco:

– il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività o eventualmente la propria sede in Marocco, o non abbia ricevuto il certificato di operatore aereo ed eventuali altri documenti corrispondenti conformemente alla legge in vigore in Marocco;

– il Marocco eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare del vettore aereo;

– il vettore aereo non appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, al Marocco e/o a cittadini del Marocco, o a Stati membri e/o a cittadini di questi Stati, e non sia da questi effettivamente controllato;

b) per un vettore della Comunità europea:

- il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività o eventualmente la propria sede nel territorio di uno Stato membro della Comunità europea a norma del trattato che istituisce la Comunità europea, o non sia titolare di una licenza comunitaria di esercizio;

- lo Stato membro della Comunità europea competente per il rilascio del certificato di operatore aereo non eserciti o mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo ovvero l'autorità aeronautica competente non sia chiaramente indicata;

- il vettore aereo non appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Stati membri e/o a cittadini di Stati membri, o ad altri Stati indicati nell'allegato V e/o a cittadini di questi altri Stati, o non sia da questi effettivamente controllato;

c) il vettore aereo non abbia ottemperato alle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di cui all'articolo 6 (Applicazione della legislazione) del presente accordo,

d) non vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 14 (Sicurezza aerea) ed all'articolo 15 (Protezione dell'aviazione civile).

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettere c) e d), i diritti conferiti dal presente articolo possono essere esercitati solamente previa consultazione con le competenti autorità dell'altra parte.

ARTICOLO 5

Investimenti

La proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di un vettore aereo del Marocco da parte di uno Stato membro o dei loro cittadini, o di un vettore aereo della Comunità europea da parte del Marocco o dei suoi cittadini, sono oggetto di decisione preliminare del comitato misto istituito dal presente accordo.

Tale decisione precisa le condizioni connesse alla gestione dei servizi concordati oggetto del presente accordo e dei servizi tra paesi terzi e le parti. Le disposizioni dell'articolo 22, paragrafo 9, del presente accordo non si applicano a questo tipo di decisioni.

ARTICOLO 6

Applicazione della legislazione

1. Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di una parte che disciplinano sul suo territorio l'ingresso o l'uscita di vettori di trasporto aereo internazionale o le operazioni di volo e la navigazione degli aeromobili dovranno essere osservate dai vettori dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte.

2. Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di una parte che disciplinano sul suo territorio l'ingresso o l'uscita di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili (compresi i regolamenti riguardanti l'entrata, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, la materia doganale e le misure sanitarie di quarantena o, nel caso della posta, i regolamenti postali) devono essere osservate da tali passeggeri ed equipaggi o da chi agisce a loro nome, mentre per quanto riguarda le merci tali disposizioni devono essere osservate dallo spedizioniere dell'altra parte.

ARTICOLO 7

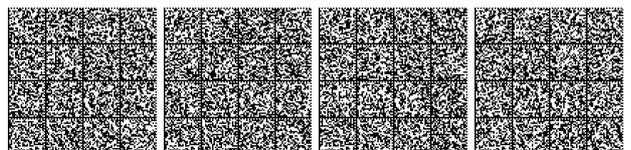
Concorrenza

Ai sensi del presente accordo si applicano le disposizioni del capitolo II ("Concorrenza e altre disposizioni economiche") del titolo IV dell'accordo di associazione, eccetto nei casi in cui norme più specifiche sono contenute nel presente accordo.

ARTICOLO 8

Sovvenzioni

1. Le parti riconoscono che le sovvenzioni ai vettori aerei falsano o minacciano di falsare la concorrenza favorendo talune imprese nella prestazione di servizi di trasporto aereo, mettono a repentaglio gli obiettivi principali dell'accordo e sono incompatibili con il principio dello spazio aereo liberalizzato.

2. Quando si ritiene essenziale concedere sovvenzioni ad un vettore aereo che svolge la propria attività nel quadro del presente accordo al fine di realizzare un obiettivo legittimo, tali sovvenzioni devono essere proporzionate all'obiettivo, trasparenti e concepite in modo da minimizzare per quanto possibile l'impatto negativo sui vettori aerei dell'altra parte. La parte che concede tali sovvenzioni avvisa l'altra parte della propria intenzione e della loro coerenza con i criteri fissati nel presente accordo.

3. Se una parte ritiene che una sovvenzione concessa dall'altra parte o, se del caso, da un ente pubblico o governativo di un paese diverso dalle parti, non sia conforme ai criteri fissati al paragrafo 2, può richiedere la convocazione di una riunione del comitato misto, come previsto dall'articolo 22, per esaminare la questione e mettere a punto risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino legittime.

4. Quando il comitato misto non riesca a dirimere la controversia, le parti conservano la possibilità di applicare le rispettive misure antisovvenzione.

5. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le disposizioni legislative e regolamentari delle parti in materia di servizi aerei essenziali e oneri di servizio pubblico nei territori delle parti.

ARTICOLO 9

Opportunità commerciali

1. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto di istituire uffici sul territorio dell'altra parte ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse.

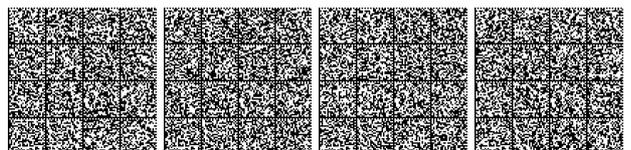
2. I vettori aerei di ciascuna parte hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative e regolamentari dell'altra parte che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego di manodopera, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte personale addetto alle vendite, tecnico, operativo o altro personale specialistico necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo.

3. a) Fatto salvo quanto previsto nella successiva lettera b), ciascun vettore aereo ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte:

i) il diritto di provvedere da solo alle operazioni di assistenza a terra ("autoproduzione") oppure, a sua scelta,

ii) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative e regolamentari di ciascuna parte e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

b) Per le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra: assistenza bagagli, operazioni in pista, assistenza carburante e olio, assistenza merci e posta per quanto riguarda la movimentazione fisica delle merci e della posta fra l'aerostazione e l'aereo, i diritti di cui ai punti (i) e (ii) della lettera a) sono soggetti unicamente a vincoli specifici in conformità delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili nel territorio dell'altra parte. Qualora tali vincoli impediscano l'assistenza a terra e non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi devono essere disponibili per tutti i vettori aerei in condizioni di parità e su base adeguata; i prezzi dei servizi suddetti non devono eccedere il loro costo totale, compresa una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti.

4. I vettori aerei di ciascuna parte possono provvedere direttamente alla vendita di servizi di trasporto aereo nel territorio dell'altra parte e/o, a loro discrezione, tramite agenti o altri intermediari da essa nominati. Ciascun vettore aereo ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile.

5. Ciascun vettore aereo ha diritto di convertire e trasferire dal territorio dell'altra parte contraente al proprio territorio nazionale e, salvo che ciò contrasti con le disposizioni legislative e regolamentari di applicazione generale, al paese o ai paesi di sua scelta, a richiesta, i redditi locali. La conversione e la rimessa di tali somme devono essere consentite prontamente senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile alle transazioni ed alle rimesse correnti alla data in cui il vettore presenta la prima domanda di rimessa.

6. I vettori aerei di ciascuna parte sono autorizzati a pagare nella valuta locale, nel territorio dell'altra parte, le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, i vettori aerei di ciascuna parte possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

7. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, i vettori aerei di una parte contraente possono stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, come accordi di *blocked-space* o di *code-sharing*, con uno qualsiasi dei seguenti soggetti:

a) qualsiasi vettore aereo delle parti;

b) qualsiasi vettore aereo di un paese terzo;

c) qualsiasi vettore che presti servizio di trasporto di superficie, su terra o per via marittima,

a condizione che (i) tutti i soggetti che partecipano a tali accordi dispongano delle adeguate autorizzazioni e (ii) gli accordi soddisfino le condizioni in materia di sicurezza e di concorrenza normalmente applicate ad accordi di tal genere. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri venduto per mezzo di *code-sharing*, l'acquirente è informato al punto di vendita, o in ogni caso prima di salire a bordo, in merito all'identità del prestatore del servizio di trasporto che gestisce i singoli segmenti del servizio.

8. a) In relazione al trasporto passeggeri, a determinare se i prestatori dei servizi di trasporto di superficie debbano essere soggetti alle disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano il trasporto aereo non potrà essere unicamente il criterio rappresentato dal fatto che tali trasporti sono assicurati da un vettore aereo che opera con il proprio nome. I prestatori dei servizi di trasporto di superficie hanno la facoltà di decidere se stipulare o no accordi di cooperazione. Nel decidere in merito a particolari accordi essi possono prendere in considerazione fra l'altro, aspetti quali gli interessi dei consumatori e i vincoli tecnici, economici, di spazio e di capacità.

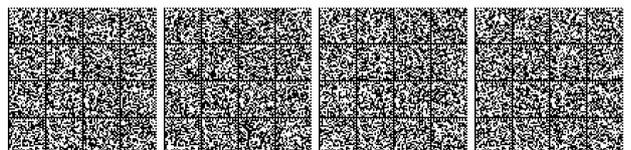
b) Inoltre, in deroga ad altre disposizioni del presente accordo, i vettori aerei ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato sul territorio del Marocco e della Comunità europea o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di installazioni doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via aerea o per via di superficie, hanno accesso alle formalità e alle installazioni doganali degli aeroporti. I vettori aerei possono scegliere di effettuare essi stessi il proprio trasporto di superficie ovvero di farlo eseguire in base ad accordi stipulati con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altri vettori aerei e da fornitori indiretti di trasporto di merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempreché i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

ARTICOLO 10

Dazi doganali e altre tasse

1. All'arrivo nel territorio di una parte, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dai vettori aerei dell'altra parte, le dotazioni normali, di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco ed altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, sulla base della reciprocità, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e il capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono (a) imposti dalle autorità nazionali o dalla Comunità europea e (b) non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette dotazioni e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Sulla base della reciprocità sono parimenti esenti dalle imposte, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati:

a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una parte ed imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua un trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate ad essere consumate in un tratto della rotta sopra il territorio della parte contraente nella quale sono state imbarcate;

b) dotazioni di terra e parti di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale;

c) lubrificanti e materiale tecnico consumabile introdotto o fornito nel territorio di una parte per essere utilizzato nell'aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua un trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate ad essere utilizzate su un tratto di rotta sopra il territorio della parte nel quale sono imbarcate;

d) stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte, introdotte o fornite nel territorio di una parte e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte che effettua un trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati su un tratto della rotta sopra il territorio della parte nel quale sono state imbarcate;

e) apparecchiature per la sicurezza e la protezione dei passeggeri, da utilizzarsi negli aeroporti o nei terminali cargo.

3. Il presente accordo non esenta da imposte, dazi, diritti e oneri analoghi a quelli di cui al paragrafo 1 il carburante fornito da una parte a vettori aerei nel suo territorio. All'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio di una parte contraente i vettori aerei dell'altra parte ne rispettano le disposizioni legislative e regolamentari relative alla vendita, alla fornitura e all'uso del carburante per l'aviazione.

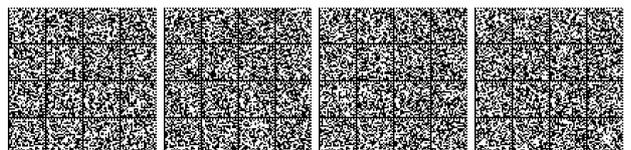
4. Le dotazioni e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo da parte delle autorità competenti.

5. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano parimenti ai casi in cui i vettori aerei di una parte abbiano negoziato con un altro vettore, al quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento degli articoli specificati nei paragrafi 1 e 2 nel territorio dell'altra parte.

6. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti di imporre imposte, dazi, diritti o oneri sui beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio nel quale è permesso l'imbarco o lo sbarco.

ARTICOLO 11

Oneri di uso

1. Una parte non impone, né permette che siano imposti, ai vettori aerei dell'altra parte oneri di uso superiori a quelli imposti ai propri vettori aerei che effettuano analoghi servizi di trasporto aereo internazionale.

2. L'imposizione di oneri più elevati o di nuovi oneri d'uso può avvenire soltanto a seguito di opportune consultazioni tra le competenti autorità e i vettori di ciascuna parte. Gli utenti devono ricevere un preavviso ragionevole di qualsiasi proposta di modifica agli oneri di uso, così che possano esprimere il proprio parere prima dell'applicazione di tali modifiche. Le parti incoraggiano inoltre lo scambio delle informazioni eventualmente necessarie a consentire di valutare con precisione la ragionevolezza degli oneri, la giustificazione dei medesimi e la loro ripartizione, conformemente ai principi contenuti nel presente articolo.

ARTICOLO 12

Tariffe

Le tariffe per i servizi di trasporto aereo prestati ai sensi del presente accordo sono stabilite liberamente e non sono soggette ad approvazione, ma se ne può chiedere la notificazione a scopi puramente informativi. Le tariffe praticate per il trasporto effettuato interamente sul territorio della Comunità europea sono soggette alla normativa comunitaria.

ARTICOLO 13

Statistiche

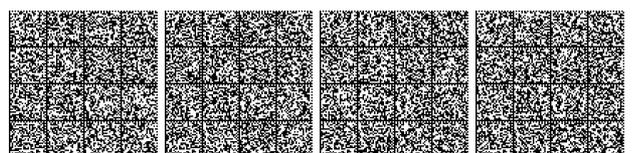
Le autorità competenti di ciascuna parte trasmettono alle autorità competenti dell'altra parte, su richiesta di queste ultime, le informazioni e le statistiche relative al volume di traffico trasportato dai vettori autorizzati da una parte sui servizi concordati verso o in provenienza dal territorio dell'altra parte, nella stessa forma in cui esse sono state preparate e presentate dai vettori aerei autorizzati alle rispettive autorità nazionali competenti. I dati statistici supplementari in materia di traffico che le autorità competenti di una parte possono eventualmente chiedere alle autorità dell'altra parte sono sottoposti all'esame del comitato misto, su richiesta dell'una o dell'altra parte.

TITOLO II

COOPERAZIONE IN CAMPO NORMATIVO

ARTICOLO 14

Sicurezza aerea

1. Le parti agiscono in conformità con quanto disposto dalla normativa della Comunità europea in materia di sicurezza aerea specificata nell'allegato VI.A, alle condizioni qui di seguito fissate.

2. Le parti dispongono affinché gli aeromobili registrati in una parte e sospetti di inadempimento delle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della convenzione, che atterrano in aeroporti aperti al traffico aereo internazionale nel territorio dell'altra parte, siano soggetti ad ispezioni a terra da parte delle competenti autorità di tale altra parte, sia a bordo dell'aeromobile che intorno ad esso, intese a controllare tanto la validità dei documenti relativi all'aeromobile e all'equipaggio quanto lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature.

3. Ciascuna parte può chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito alle norme di sicurezza applicate dall'altra parte.

4. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata come una limitazione alla facoltà delle autorità competenti di una parte di adottare qualsiasi misura opportuna e immediata qualora accertino che un aeromobile, un prodotto o un'operazione può:

a) non soddisfare le norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata nell'allegato VI.A, secondo il caso,

b) dare adito a gravi preoccupazioni — a seguito di un'ispezione di cui al paragrafo 2 — in merito alla non conformità dell'aeromobile o del funzionamento dell'aeromobile con le norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata nell'allegato VI.A, secondo il caso,

c) dare adito a gravi preoccupazioni in merito all'assenza di un'effettiva manutenzione e gestione delle norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata all'allegato VI.A, secondo il caso.

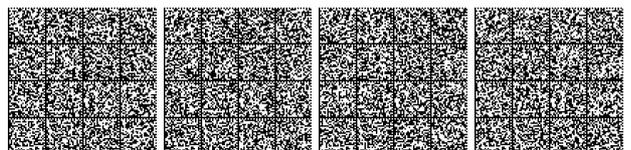
5. Nei casi in cui intervengono a norma del paragrafo 4, le competenti autorità di una parte ne informano sollecitamente le autorità competenti dell'altra parte, giustificando la propria decisione.

6. Qualora le misure adottate in applicazione del paragrafo 4 non vengano sospese anche se è venuta a mancare la base per la loro adozione, l'una o l'altra delle parti può adire il comitato misto.

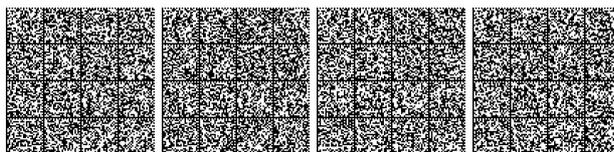
ARTICOLO 15

Protezione dell'aviazione civile

1. Essendo le garanzie di protezione degli aeromobili civili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi un presupposto indispensabile del funzionamento dei servizi aerei internazionali, le parti riaffermano il reciproco obbligo di protezione dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita (in particolare gli obblighi nel quadro della convenzione di Chicago, della convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della convenzione per la soppressione del sequestro illegale di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della convenzione per la soppressione degli atti illeciti commessi contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montréal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmato a Montréal il 24 febbraio 1988 e della convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici ed in fogli ai fini del rilevamento, firmata a Montréal il 1° marzo 1991, se e in quanto entrambe le parti sono parti di tali convenzioni nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla protezione dell'aviazione civile di cui sono firmatarie entrambe le parti).

2. Le parti si forniscono reciprocamente, a richiesta, tutta l'assistenza necessaria per proteggere l'aviazione civile dalle minacce, compresa la prevenzione del sequestro illegale di aeromobili civili o di altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, i loro passeggeri e i loro equipaggi, gli aeroporti e le installazioni di navigazione aerea.

3. Nelle loro reciproche relazioni le parti agiscono in conformità con le norme per la protezione dell'aviazione civile raccomandate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile e allegate alla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, se e in quanto tali misure sono applicabili alle parti. Esse prescrivono che gli operatori degli aeromobili figuranti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno la sede di attività principale o la residenza permanente nel loro territorio e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano in conformità con le suddette disposizioni in materia di protezione dell'aviazione civile.

4. Entrambe le parti dispongono affinché, nel loro rispettivo territorio, vengano prese misure efficaci per proteggere gli aeromobili, sottoporre al vaglio di sicurezza i passeggeri e i loro effetti personali ed effettuare adeguati controlli sull'equipaggio, sulle merci trasportate (compresi i bagagli nella stiva) e sulle provviste a bordo prima e durante l'imbarco o il carico, e che tali misure vengano adattate in funzione del crescere della minaccia. Ciascuna parte conviene che i suoi vettori aerei possano essere tenuti ad osservare le disposizioni in materia di protezione dell'aviazione civile di cui al paragrafo 3 richieste dall'altra parte, all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra parte contraente. Ciascuna parte contraente prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra parte di adottare misure speciali di protezione per far fronte ad una minaccia specifica.

5. Quando si verifica un sequestro illegale di un aeromobile o una minaccia di sequestro o altri atti illeciti nei confronti della sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni di aeronavigazione, le parti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di provvedimenti appropriati finalizzati a porre rapidamente e sicuramente termine a tale incidente o minaccia di incidente.

6. Se una parte ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte abbia disatteso le disposizioni in tema di sicurezza dell'aviazione previste dal presente articolo, le sue autorità competenti possono chiedere di intavolare consultazioni immediate con le autorità competenti dell'altra parte.

7. Fatto salvo il disposto dell'articolo 4 (Revoca dell'autorizzazione) del presente accordo, se entro quindici (15) giorni dalla data di richiesta non si perviene ad un accordo soddisfacente la parte richiedente è legittimata a ritirare, a revocare, a limitare o ad imporre il rispetto di determinate condizioni per l'autorizzazione all'esercizio e i permessi tecnici dei vettori aerei dell'altra parte.

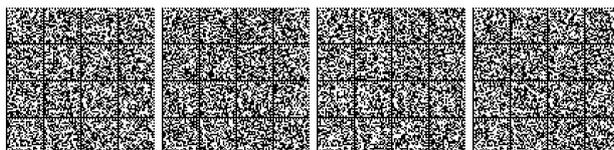
8. In caso di urgenza le parti contraenti hanno facoltà di prendere provvedimenti provvisori prima della scadenza del termine di quindici (15) giorni.

9. Qualsiasi misura adottata conformemente al paragrafo 7 è sospesa una volta che l'altra parte si sia conformata al disposto del presente articolo.

ARTICOLO 16

Gestione del traffico aereo

1. Le parti agiscono nel rispetto delle disposizioni della normativa di cui all'allegato VI.B, alle condizioni sotto specificate.

2. Le parti si impegnano a collaborare al massimo grado in materia di gestione del traffico aereo, in una prospettiva volta ad estendere al Marocco il Cielo unico europeo così da potenziare le attuali norme di sicurezza e l'efficienza complessiva delle norme generali che disciplinano il traffico aereo in Europa, ottimizzare le capacità e minimizzare i ritardi.

3. Al fine di facilitare l'applicazione della normativa Cielo unico europeo nei rispettivi territori:

a) il Marocco adotta le misure necessarie ad adeguare le sue strutture istituzionali di gestione del traffico aereo al Cielo unico europeo, particolarmente istituendo appositi enti nazionali di controllo indipendenti, almeno a livello funzionale, dai prestatori di servizi di gestione della navigazione aerea;

b) la Comunità europea associa il Marocco alle pertinenti iniziative di carattere operativo nei settori dei servizi di navigazione aerea, spazio aereo e interoperabilità cui ha dato origine il Cielo unico europeo, particolarmente coinvolgendo sin dalle fasi iniziali il Marocco nel lavoro di istituzione di blocchi funzionali di spazio aereo o istituendo un adeguato coordinamento sul SESAR.

ARTICOLO 17

Protezione dell'ambiente

1. Le parti agiscono nel rispetto della normativa comunitaria in materia di trasporto aereo specificata all'allegato VI.C alle condizioni di seguito specificate.

2. Nessuna disposizione del presente accordo va interpretata come una limitazione della facoltà delle competenti autorità di una parte di adottare tutte le misure adeguate a prevenire o altrimenti affrontare il problema rappresentato dall'impatto ambientale del trasporto aereo internazionale attuato nel quadro dell'accordo, a condizione che tali misure siano applicate senza distinzione di nazionalità.

ARTICOLO 18

Tutela dei consumatori

Le parti agiscono nel rispetto della normativa comunitaria in materia di trasporto aereo specificata nell'allegato VI.D.

ARTICOLO 19

Sistemi telematici di prenotazione

Le parti agiscono nel rispetto della normativa comunitaria in materia di trasporto aereo specificata nell'allegato VI.E.

ARTICOLO 20

Aspetti sociali

Le parti agiscono nel rispetto della normativa comunitaria in materia di trasporto aereo specificata nell'allegato VI.F.

TITOLO III

DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI

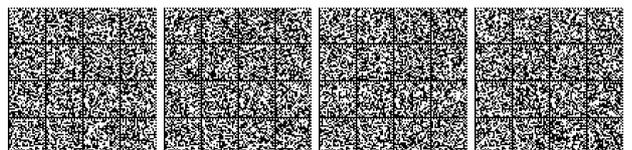
ARTICOLO 21

Interpretazione e attuazione

1. Le parti del presente accordo adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi del presente accordo.

2. Ciascuna parte è responsabile sul proprio territorio per la corretta attuazione del presente accordo e in particolare dei regolamenti e delle direttive in materia di trasporto aereo elencati nell'allegato VI.

3. Ciascuna parte fornisce all'altra parte tutte le informazioni e le presta tutta l'assistenza necessaria in caso di indagini su eventuali infrazioni condotte dall'altra parte nell'ambito delle proprie competenze secondo quanto previsto dal presente accordo.

4. Quando le parti intervengono in virtù dei poteri loro conferiti dal presente accordo in questioni in cui l'altra parte abbia interesse e che riguardano le autorità o imprese dell'altra parte, le competenti autorità dell'altra parte devono essere pienamente informate e avere la possibilità di presentare osservazioni prima che sia assunta una decisione definitiva.

ARTICOLO 22

Il comitato misto

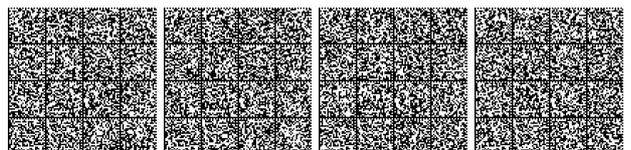
1. È istituito un comitato misto, composto da rappresentanti delle parti (in appresso "il comitato misto"), responsabile della gestione e corretta attuazione del presente accordo. A tal fine il comitato emana raccomandazioni ed adotta decisioni nei casi previsti dal presente accordo.

2. Le decisioni del comitato misto sono adottate congiuntamente e sono vincolanti per le parti. Le parti danno attuazione a tali decisioni conformemente alla propria normativa.

3. Il comitato si riunisce ogniqualvolta necessario e almeno una volta l'anno. Ciascuna parte può chiedere la convocazione di una riunione.

4. Le parti possono inoltre chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. Tale riunione deve aver luogo il più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricezione della richiesta, salvo diverso accordo delle parti.

5. Ai fini della corretta applicazione del presente accordo, le parti procedono a scambi di informazioni e, su richiesta di una di esse, si consultano in sede di comitato misto.

6. Il comitato misto stabilisce mediante decisione il proprio regolamento interno.

7. Se a giudizio di una delle parti una decisione del comitato misto non è stata correttamente applicata dall'altra parte, la prima parte può chiedere che la questione sia esaminata dal comitato misto. Se il comitato misto non può risolvere la questione entro due mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta, la parte che ne ha fatto richiesta può adottare opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 24.

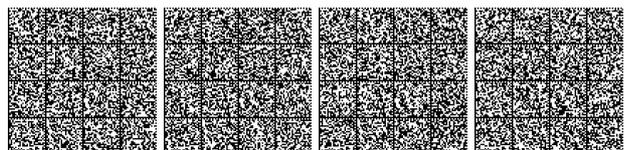
8. La decisione del comitato misto indica la data prevista per la sua attuazione ad opera delle parti e ogni altra informazione che possa interessare gli operatori economici.

9. Fatto salvo il disposto del paragrafo 2, se il comitato misto non adotta una decisione entro sei mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta la questione, le parti possono adottare le opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 24.

10. Il comitato misto esamina gli aspetti riguardanti gli investimenti bilaterali di partecipazione di maggioranza o le modifiche al controllo effettivo dei vettori aerei delle parti.

11. Il comitato misto promuove la cooperazione mediante:

a) la promozione di scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza e della protezione (*safety* e *security*), nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie) e della tutela dei consumatori;

b) il periodico esame degli effetti sociali dell'accordo nel corso della sua attuazione, segnatamente nel settore dell'occupazione, e la messa a punto di risposte adeguate a preoccupazioni che si rivelino legittime;

c) la presa in considerazione di settori potenzialmente propizi ad un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di emendamenti dell'accordo stesso.

ARTICOLO 23

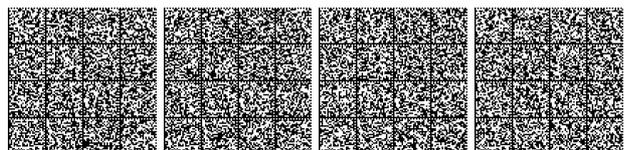
Risoluzione delle controversie e arbitrato

1. Ciascuna parte può sottoporre al comitato misto qualsiasi controversia relativa all'attuazione o all'interpretazione del presente accordo che non sia stata risolta conformemente al disposto dell'articolo 22. Ai fini dell'applicazione del presente articolo il Consiglio d'associazione istituito nel quadro dell'accordo d'associazione agisce da comitato misto.

2. Il comitato misto può comporre la controversia mediante una decisione.

3. Le parti adottano le misure necessarie a dare attuazione alle decisioni di cui al paragrafo 2.

4. Quando le parti non riescono a dirimere la controversia conformemente al disposto del paragrafo 2, su richiesta dell'una o dell'altra delle parti essa è sottoposta ad un collegio arbitrale composto di tre arbitri secondo la seguente procedura:

a) ciascuna parte nomina un arbitro entro sessanta (60) giorni dalla data in cui è stata ricevuta la notifica della richiesta di arbitrato da parte del collegio arbitrale, inviata dall'altra parte attraverso i canali diplomatici; il terzo arbitro è nominato dagli altri due arbitri entro altri sessanta (60) giorni. Se entro il periodo convenuto una delle parti non ha nominato un arbitro, o se non è stato nominato il terzo arbitro, ciascuna parte può chiedere al presidente del Consiglio dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile di nominare, a seconda del caso, un arbitro o arbitri;

b) il terzo arbitro nominato alle condizioni previste della lettera a) deve essere cittadino di un paese terzo e funge da presidente del collegio arbitrale;

c) il collegio arbitrale stabilisce il proprio regolamento interno;

d) fatta salva la decisione finale del collegio arbitrale, le spese iniziali dell'arbitrato sono equamente suddivise fra le parti.

5. Qualsiasi decisione, provvisoria o definitiva, del collegio arbitrale ha carattere vincolante per le parti.

6. Se una delle parti non agisce conformemente ad una decisione del collegio arbitrale adottata ai sensi del presente articolo entro trenta (30) giorni dalla notifica della suddetta decisione, fino a quando dura tale inosservanza l'altra parte può limitare, sospendere o revocare i diritti o privilegi da lei concessi alla parte inadempiente nel quadro del presente accordo.

ARTICOLO 24

Misure di salvaguardia

1. Le parti adottano qualsiasi provvedimento generale o specifico necessario per l'adempimento degli obblighi che loro incombono nel quadro del presente accordo. Esse si adoperano per la realizzazione degli obiettivi fissati nel presente accordo.

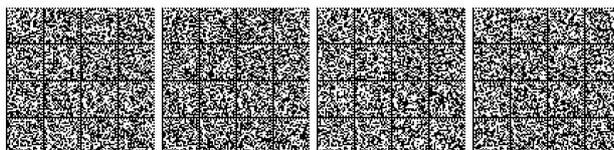
2. Qualora una delle parti ritenga che l'altra parte non abbia ottemperato ad un obbligo previsto dall'accordo, può adottare le misure opportune. Le misure di salvaguardia sono limitate, per campo d'applicazione e durata, a quanto strettamente necessario per porre rimedio alla situazione o salvaguardare l'equilibrio del presente accordo. Sono ritenute prioritarie le misure che meno ostacolano il funzionamento del presente accordo.

3. La parte che prospetta l'adozione di misure di salvaguardia avvisa l'altra parte tramite il comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

4. Le parti avviano immediatamente consultazioni in seno al comitato misto al fine di trovare una soluzione comune accettabile.

5. Fatti salvi l'articolo 3, lettera d), l'articolo 4, lettera d) e gli articoli 14 e 15, la parte interessata non può adottare alcuna misura di salvaguardia per un mese dalla data della notifica di cui al paragrafo ~~1~~3, se la procedura di consultazione del paragrafo 4 non si è conclusa prima di tale scadenza.

6. La parte interessata notifica senza indugio le misure adottate al comitato misto e fornisce tutte le informazioni utili.

7. Qualsiasi provvedimento adottato a norma del presente articolo è sospeso non appena la parte inadempiente ottempera alle disposizioni del presente accordo.

ARTICOLO 25

Portata geografica dell'accordo

Pur riconoscendo la natura bilaterale del presente accordo, le parti osservano che esso rientra nel quadro del partenariato euromediterraneo prospettato nella dichiarazione di Barcellona del 28 novembre 1995. Le parti si impegnano a condurre un dialogo permanente volto a garantire la conformità del presente accordo con il processo di Barcellona, in particolare per quanto riguarda la possibilità di concordare reciprocamente emendamenti destinati a tenere conto di analoghi accordi in materia di trasporto aereo.

ARTICOLO 26

Relazioni con altri accordi

1. Le disposizioni del presente accordo sostituiscono le disposizioni in materia contenute negli accordi bilaterali vigenti fra il Marocco e gli Stati membri. È tuttavia autorizzato l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dal presente accordo, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra gli Stati membri della Comunità europea e i loro cittadini.

2. Se le parti diventano parti di un accordo multilaterale o applicano una decisione adottata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile o da un'altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente accordo, esse consultano il comitato misto allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

3. Il presente accordo non osta ad una qualsiasi decisione delle due parti di applicare eventuali future raccomandazioni formulate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Le parti non citano il presente accordo, o parti di esso, per opporsi a che l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile prenda in considerazione politiche alternative su qualsiasi aspetto di pertinenza del presente accordo.

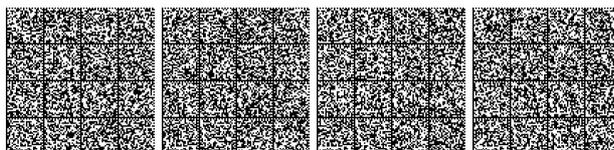
ARTICOLO 27

Modifiche

1. Se una delle parti desidera modificare le disposizioni del presente accordo, invia una notifica in tal senso al comitato misto. La modifica concordata all'accordo entra in vigore una volta completate le rispettive procedure interne.

2. Su proposta di una parte e conformemente al disposto del presente articolo, il comitato misto può decidere di modificare gli allegati del presente accordo.

3. Il presente accordo non pregiudica il diritto di ciascuna parte, fatta salva l'osservanza del principio di non discriminazione e delle disposizioni del presente accordo, di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o modificare la legislazione vigente nel settore del trasporto aereo o in un settore ad esso connesso fra quelli menzionati all'allegato VI, nel rispetto del principio di non discriminazione e conformemente alle disposizioni del presente accordo.

4. Non appena avviata l'elaborazione di un nuovo testo legislativo, ciascuna parte contraente deve informare e consultare l'altra parte nel modo più esauriente possibile. A richiesta di una delle parti, si può procedere ad uno scambio preliminare di opinioni in seno al comitato misto.

5. Non appena adottate nuove disposizioni legislative o una modifica della propria legislazione nel settore del trasporto aereo, o in un settore ad esso associato fra quelli menzionati nell'allegato 6, ciascuna parte contraente ne informa l'altra parte entro trenta giorni dall'adozione. Su richiesta di una qualsiasi delle parti il comitato misto procede, entro sessanta giorni a partire dalla data della richiesta, ad uno scambio di opinioni sulle implicazioni di tali nuove disposizioni legislative o modifiche ai fini del regolare funzionamento del presente accordo.

6. Il comitato misto

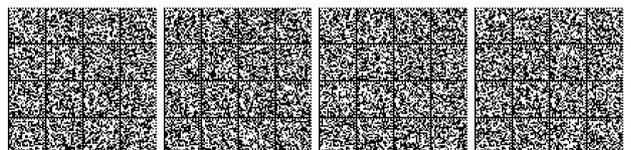
a) adotta una decisione che modifichi l'allegato VI del presente accordo per integrarvi, eventualmente in base alla reciprocità, la nuova legislazione o la modifica considerata;

b) decide che la nuova legislazione o la modifica in questione è da considerarsi conforme al presente accordo;

c) decide in merito ad eventuali altre misure, da adottarsi entro un periodo di tempo ragionevole, volte a salvaguardare il regolare funzionamento del presente accordo.

ARTICOLO 28

Denuncia

1. Il presente accordo è concluso a tempo indeterminato.

2. Ciascuna parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra parte di aver deciso di denunciare il presente accordo. Detto preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Il presente accordo scade dodici mesi dopo la data in cui l'altra parte ha ricevuto il preavviso, a meno che quest'ultimo sia ritirato prima dello scadere del periodo in questione.

3. Il presente accordo cessa i suoi effetti o è sospeso se l'accordo di associazione rispettivamente cessa i suoi effetti o è sospeso.

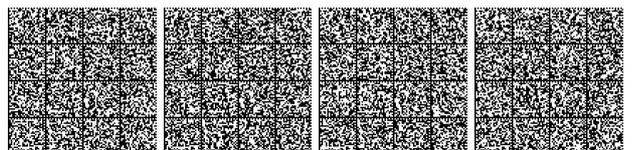
ARTICOLO 29

Registrazione presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile e il Segretariato delle Nazioni Unite

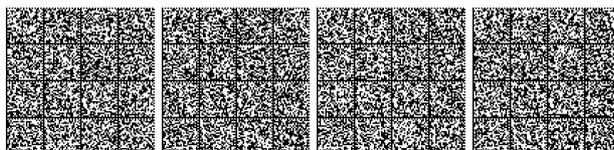
Il presente accordo e tutte le sue modifiche devono essere registrati presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile e il Segretariato delle Nazioni Unite.

ARTICOLO 30

Entrata in vigore

1. Il presente accordo è applicato in via provvisoria secondo il diritto interno delle parti a decorrere dalla data della firma.

2. Il presente Accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota, contenuta in uno scambio di note diplomatiche fra le parti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio, il Regno del Marocco consegna al Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea una nota diplomatica diretta alla Comunità europea e ai suoi Stati membri e il Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea consegna al Regno del Marocco una nota diplomatica della Comunità europea e dei suoi Stati membri. La nota diplomatica della Comunità europea e dei suoi Stati membri contiene la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a Bruxelles, il dodici dicembre duemilasei, in duplice esemplare in lingua ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, olandese, polacca, portoghese, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca, ungherese e araba tutti i testi facenti ugualmente fede.

ALLEGATO I

SERVIZI CONCORDATI E ROTTE SPECIFICATE

1. Il presente allegato è soggetto alle disposizioni transitorie di cui all'allegato IV del presente accordo.

2. Ciascuna parte accorda ai vettori aerei dell'altra parte i diritti di operare servizi aerei sulle rotte specificate di seguito:

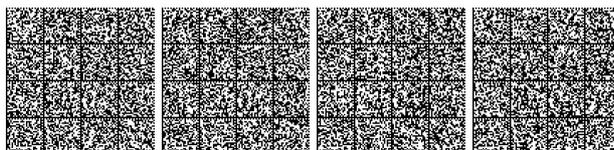
   a) per i vettori aerei della Comunità europea:

      punti nella Comunità europea – uno o più punti in Marocco – punti successivi,

   b) per i vettori aerei del Marocco:

      punti in Marocco – uno o più punti nella Comunità europea.

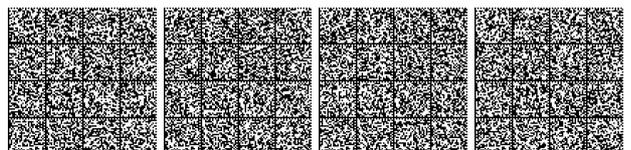
3. I vettori aerei del Marocco sono autorizzati a esercitare i diritti di traffico di cui all'articolo 2 del presente accordo fra più di un punto situato sul territorio della Comunità a condizione che i servizi in oggetto abbiano origine o destinazione nel territorio del Marocco.

   I vettori aerei della Comunità sono autorizzati a esercitare i diritti di traffico di cui all'articolo 2 del presente accordo fra il Marocco e punti successivi a condizione che i servizi in oggetto abbiano origine o destinazione nel territorio della Comunità e che, in relazione ai servizi passeggeri, i punti in questione si trovino nei paesi della politica europea di vicinato.

I vettori aerei della Comunità europea sono autorizzati, per i servizi da e verso il Marocco, a servire più di un punto durante lo stesso servizio (co-terminalisation) e a esercitare il diritto di scalo fra questi punti.

I paesi della politica europea di vicinato sono i seguenti: Algeria, Armenia, Autorità palestinese, Azerbaigian, Bielorussia, Egitto, Georgia, Israele, Giordania, Libano, Libia, Moldavia, Marocco, Siria, Tunisia e Ucraina. I punti situati nei paesi della politica di vicinato possono essere utilizzati anche come punti intermedi.

4. Le rotte specificate possono essere utilizzate in entrambe le direzioni. A discrezione di ciascuna impresa, ogni punto delle rotte specificate, che sia intermedio o successivo, può essere omesso per alcuni o tutti i servizi, a condizione che il servizio abbia origine o destinazione nel territorio del Marocco per i vettori aerei del Marocco o nel territorio di uno Stato membro della Comunità europea per i vettori aerei della Comunità europea.

5. Ciascuna parte accorda a ciascun vettore aereo la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che esso offre in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due parti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usato dai vettori aerei dell'altra parte tranne che per ragioni doganali, tecniche, operative, ambientali o connesse alla tutela della salute.

6. Qualsiasi vettore aereo può effettuare trasporto aereo internazionale senza limitazioni per quanto riguarda il cambio del tipo di aeromobile utilizzato, in tutti i punti delle rotte specificate.

7. Il noleggio con equipaggio (*wet-leasing*), da parte di un vettore aereo marocchino, di un aeromobile di una compagnia aerea di un paese terzo o, da parte di un vettore aereo della Comunità europea, di un aeromobile di una compagnia aerea di un paese terzo diverso da quelli citati all'allegato V, per usare i diritti di cui al presente accordo, deve essere una misura eccezionale o dovuta a esigenze temporanee. Tale misura deve ottenere l'approvazione preliminare dell'autorità che ha rilasciato la licenza del vettore aereo in questione che opera in leasing e dell'autorità competente dell'altra parte.

ALLEGATO II

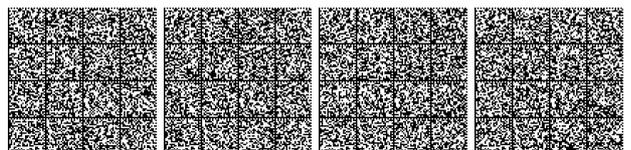
ACCORDI BILATERALI
FRA IL MAROCCO
E GLI STATI MEMBRI DELLA COMUNITÀ EUROPEA

Conformemente al disposto dell'articolo 25 del presente accordo, le disposizioni pertinenti dei seguenti accordi bilaterali di trasporto aereo fra il Marocco e gli Stati membri sono sostituite dal presente accordo:

- accordo sul trasporto aereo fra il governo del Regno del Belgio e il governo di Sua Maestà il re del Marocco, firmato a Rabat il 20 gennaio 1958;
  integrato dallo scambio di note del 20 gennaio 1958;
  modificato da ultimo dal Protocollo d'intesa firmato a Rabat l'11 giugno 2002;

- accordo sul trasporto aereo fra la Repubblica socialista cecoslovacca e il Marocco, firmato a Rabat l'8 maggio 1961, in relazione al quale la Repubblica ceca ha depositato una dichiarazione di successione;

- accordo sui servizi aerei fra il governo del Regno di Danimarca e il governo del Regno del Marocco, firmato a Rabat il 14 novembre 1977;
  integrato dallo scambio di note del 14 novembre 1977;

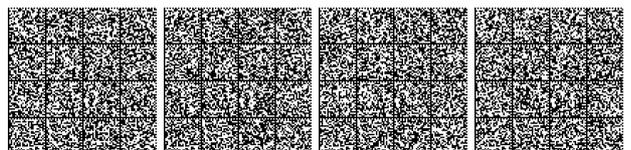
- accordo sul trasporto aereo fra la Repubblica federale di Germania e il Regno del Marocco, firmato a Bonn il 12 ottobre 1961;

- accordo sul trasporto aereo fra il governo della Repubblica ellenica e il governo del Regno del Marocco, firmato a Rabat il 10 maggio 1999;
  da leggere in combinato disposto con il Protocollo d'intesa concluso ad Atene il 6 ottobre 1998;

- accordo sul trasporto aereo fra il governo del Regno di Spagna e il governo del Regno del Marocco, firmato a Madrid il 7 luglio 1970;
  integrato da ultimo dallo scambio di lettere del 12 agosto 2003 e 25 agosto 2003;

- accordo sul trasporto aereo fra il governo della Repubblica francese e il governo di Sua Maestà il re del Marocco, firmato a Rabat il 25 ottobre 1957;
  - modificato dallo scambio di lettere del 22 marzo 1961;
  - modificato dai verbali concordati del 2 e 5 dicembre 1968;
  - modificato dal Protocollo di consultazione del 17-18 maggio 1976;
  - modificato dal Protocollo di consultazione del 15 marzo 1977;

  modificato da ultimo dal Protocollo di consultazione del 22-23 marzo 1984 e dallo scambio di lettere del 14 marzo 1984;

- accordo sul trasporto aereo fra il governo della Repubblica italiana e il governo di Sua Maestà il re del Marocco, firmato a Roma l'8 luglio 1967;
  modificato dal Protocollo d'intesa firmato a Roma il 13 luglio 2000;
  modificato da ultimo dallo scambio di note del 17 ottobre 2001 e 3 gennaio 2002;

- accordo sul trasporto aereo fra il governo della Repubblica di Lettonia e il governo del Regno del Marocco, firmato a Varsavia il 19 maggio 1999;

- accordo sul trasporto aereo fra il governo del Granducato di Lussemburgo e il governo di Sua Maestà il re del Marocco, firmato a Bonn il 5 luglio 1961;

- accordo sul trasporto aereo fra la Repubblica popolare di Ungheria e il Regno del Marocco, firmato a Rabat il 21 marzo 1967;

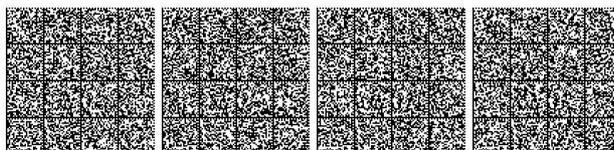
- accordo sul trasporto aereo fra il governo della Repubblica di Malta e il governo di Sua Maestà il re del Marocco, firmato a Rabat il 26 maggio 1983;

- accordo sul trasporto aereo fra il governo di Sua Maestà la regina dei Paesi Bassi e il governo di Sua Maestà il re del Marocco, firmato a Rabat il 20 maggio 1959;

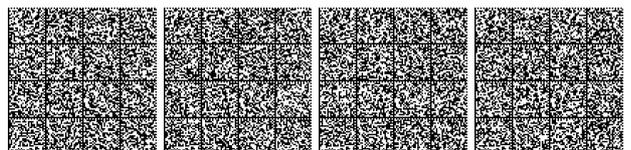
- accordo sul trasporto aereo fra il governo federale della Repubblica di Austria e i governo del Regno del Marocco, firmato a Rabat il 27 febbraio 2002;

- accordo sul trasporto aereo fra il governo della Repubblica popolare di Polonia e il governo del Regno del Marocco, firmato a Rabat il 29 novembre 1969;

- accordo sul trasporto aereo fra il Portogallo e il governo del Regno del Marocco, firmato a Rabat il 3 aprile 1958;
  integrato dai verbali redatti a Lisbona il 19 dicembre 1975;
  integrato da ultimo dai verbali redatti a Lisbona il 17 novembre 2003;

- accordo sul trasporto aereo fra il governo del Regno di Svezia e il governo del Regno del Marocco, firmato a Rabat il 14 novembre 1977;
  integrato dallo scambio di note del 14 novembre 1977;

- accordo sui servizi aerei fra il governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord e il governo del Regno del Marocco, firmato a Londra il 22 ottobre 1965;
  modificato dallo scambio di note del 10 e 14 ottobre 1968;
  modificato dai verbali redatti a Londra il 14 marzo 1997;
  modificato da ultimo dai verbali redatti a Rabat il 17 ottobre 1997;

- accordi e altre disposizioni sui servizi aerei siglati o firmati fra il Regno del Marocco e gli Stati membri della Comunità europea non ancora entrati in vigore e non ancora oggetto di applicazione provvisoria alla data della firma del presente accordo:

- accordo sui servizi aerei fra il governo del Regno dei Paesi Bassi e il governo del Regno del Marocco annesso, come allegato 1, al Protocollo d'intesa firmato all'Aia il 20 giugno 2001.

ALLEGATO III

PROCEDURE PER LE AUTORIZZAZIONI DI ESERCIZIO E
LE AUTORIZZAZIONI TECNICHE:
AUTORITÀ COMPETENTI

1. La Comunità europea

Germania:
Luftfahrt - Bundesamt
Ministero federale ai trasporti, all'edilizia e all'urbanistica

Austria:
Autorità dell'aviazione civile
Ministero federale dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia

Belgio:
Direzione generale del trasporto aereo
Ufficio federale per la mobilità e i trasporti

Cipro:
Dipartimento dell'aviazione civile
Ministero delle comunicazioni e dei lavori pubblici

Danimarca:
Amministrazione dell'aviazione civile

Spagna:

Direzione generale dell'aviazione civile

Ministero della promozione dello sviluppo

Estonia:

Amministrazione dell'aviazione civile

Finlandia:

Autorità dell'aviazione civile

Francia:

Direzione generale dell'aviazione civile (DGAC)

Grecia:

Autorità ellenica dell'aviazione civile

Ministero dei trasporti e delle comunicazioni

Ungheria:

Direzione generale dell'aviazione civile

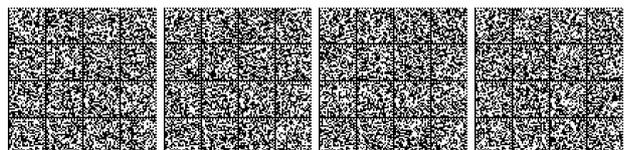
Ministero dell'economia e dei trasporti

Irlanda:

Direzione generale dell'aviazione civile

Ministero dei trasporti

Italia:

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)

Lettonia:

Amministrazione dell'aviazione civile

Ministero dei trasporti

Lituania:

Amministrazione dell'aviazione civile

Lussemburgo:

Direzione dell'aviazione civile

Malta:

Dipartimento dell'aviazione civile

Paesi Bassi:

Ministero dei trasporti, dei lavori pubblici e della gestione delle risorse idriche:

Direzione generale dei trasporti e dell'aviazione

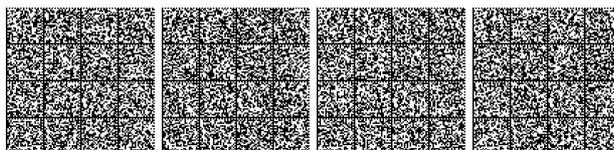
Ispettorato dei trasporti e della gestione delle risorse idriche

Polonia:

Ufficio per l'aviazione civile

Portogallo:

Istituto nazionale dell'aviazione civile (INAC)

Ministero delle infrastrutture, della pianificazione e della gestione del territorio

Repubblica ceca:
Dipartimento dell'aviazione civile
Ministero dei trasporti
Direzione generale dell'aviazione civile

Regno Unito:
Direzione dell'aviazione
Ministero dei trasporti (DfT)

Repubblica slovacca
Dipartimento dell'aviazione civile
Ministero dei trasporti, delle poste e delle telecomunicazioni

Slovenia:
Direzione dell'aviazione civile
Ministero dei trasporti

Svezia:
Autorità dell'aviazione civile

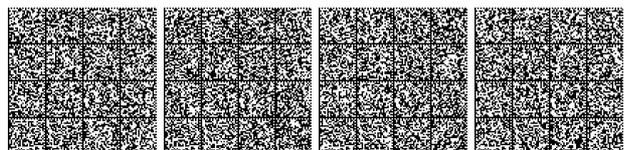
2. Regno del Marocco

Direzione dell'aeronautica civile
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

ALLEGATO IV

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

1. L'esecuzione e l'attuazione da parte del Marocco di tutte le disposizioni della legislazione comunitaria relative al trasporto aereo di cui all'allegato VI sono oggetto di una valutazione sotto la responsabilità della Comunità europea che deve essere convalidata dal comitato misto. La decisione del comitato misto è adottata entro due anni dall'entrata in vigore dell'accordo.

2. Fino al momento dell'adozione della decisione in questione, i servizi concordati e le rotte specificate nell'allegato I non includono il diritto per i vettori aerei della Comunità europea di effettuare traffico fra il Marocco e punti successivi e viceversa, e non includono il diritto per i vettori aerei marocchini di effettuare traffico da un punto nella Comunità europea fino a un altro punto della Comunità europea e viceversa. Tuttavia tutti i diritti di traffico di quinta libertà concessi da uno degli accordi bilaterali fra il Marocco e gli Stati membri della Comunità europea di cui all'allegato II possono continuare a essere esercitati a condizione che non vi sia discriminazione in base alla nazionalità.

ALLEGATO V

ELENCO DEGLI ALTRI STATI DI CUI AGLI ARTICOLI 3 E 4 DELL'ACCORDO

1. La Repubblica d'Islanda (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo)

2. Il Principato del Liechtenstein (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo)

3. Il Regno di Norvegia (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo)

4. La Confederazione elvetica (ai sensi dell'accordo sul trasporto aereo fra la Comunità europea e la Confederazione elvetica).

ALLEGATO VI

NORME APPLICABILI ALL'AVIAZIONE CIVILE

Le "disposizioni applicabili" degli atti seguenti sono applicabili conformemente all'accordo salvo indicazione contraria nel presente allegato o nell'allegato IV sulle disposizioni transitorie. Gli adattamenti specifici da apportare ai singoli atti sono riportati di seguito.

A. SICUREZZA DELL'AVIAZIONE

Nota: le condizioni precise riguardanti la partecipazione del Marocco in qualità di osservatore presso l'EASA devono essere discusse successivamente.

N. 3922/91
Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile
modificato dal:

- regolamento (CE) n. 2176/96 della Commissione, del 13 novembre 1996, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio
- regolamento (CEE) n. 1069/1999 della Commissione, del 25 maggio 1999, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio
- regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione, del 28 dicembre 2000, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio;

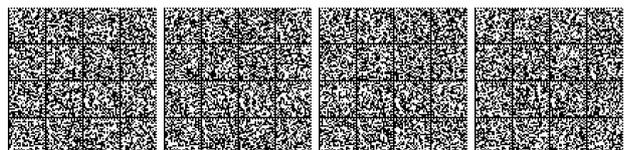
- regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e da 12 a 13 ad eccezione dell'articolo 4, paragrafo 1 e dell' 8, paragrafo 2, frase 2, allegati I, II e III.
Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, il termine "Stati membri" va letto come "Stati membri CE".

N. 94/56/CE
Direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile
Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12

N. 1592/2002
Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea
modificato dal:

- regolamento (CE) n. 1643/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, che modifica il regolamento (CE) n. 1592/2002
- regolamento (CE) n. 1701/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che adegua l'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1592/2002

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 57, allegati I e II

N. 2003/42

Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11 allegati I e II

N. 1702/2003

Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4 e Allegato

N. 2042/2003

Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati da I a IV

N. 104/2004

Regolamento (CE) n. 104/2004 della Commissione, del 22 gennaio 2004, recante norme sull'organizzazione e sulla composizione della commissione di ricorso dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 7 e allegato

B. GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

N. 93/65

Direttiva 93/65/CEE del Consiglio, del 19 luglio 1993, relativa alla definizione e all'utilizzazione di specifiche tecniche compatibili per l'acquisto di apparecchiature e di sistemi per la gestione del traffico aereo

modificata dai seguenti atti:

- direttiva 97/15/CE della Commissione, del 25 marzo 1997 che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 93/65/CEE del Consiglio relativa alla definizione e all'utilizzazione di specifiche tecniche compatibili per l'acquisto di apparecchiature e di sistemi per la gestione del traffico aereo, modificata dal regolamento (CE) n. 2082/2000 della Commissione, del 6 settembre 2000, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 97/15/CE, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 93/65/CEE del Consiglio, modificata dal regolamento (CE) n. 980/2002 della Commissione, del 4 giugno 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2082/2000, che adotta le norme Eurocontrol

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9, allegati I e II

Il riferimento alla direttiva 93/65/CEE del Consiglio è soppresso dal 20 ottobre 2005.

N. 2082/2000

Regolamento (CE) n. 2082/2000 della Commissione, del 6 settembre 2000, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 97/15/CE, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 93/65/CEE del Consiglio

modificato dai seguenti atti:

- regolamento (CE) n. 980/2002 della Commissione, del 4 giugno 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2082/2000, che adotta le norme Eurocontrol

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 3 e allegati da I a III

N. 549/2004

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro").

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4, 6 e da 9 a 14.

N. 550/2004

Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19 .

N. 551/2004

Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo e del cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11

N. 552/2004

Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12

C. PROTEZIONE DELL'AMBIENTE

N. 89/629

Direttiva 89/629/CEE del Consiglio, del 4 dicembre 1989, sulla limitazione delle emissioni sonore degli aerei subsonici civili a reazione

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8

N. 92/14

Direttiva 92/14/CEE del Consiglio, del 2 marzo 1992, sulla limitazione dell'utilizzazione degli aerei disciplinati dall'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 2, seconda edizione (1988)

modificata da:

- direttiva 98/20/CE del Consiglio, del 30 marzo 1998, che modifica la direttiva 92/14/CEE
- direttiva 1999/28/CE della Commissione, del 21 aprile 1999, che modifica l'allegato della direttiva 92/14/CEE del Consiglio
- regolamento (CE) n. 991/2001 della Commissione, del 21 maggio 2001, che modifica l'allegato della direttiva 92/14/CEE del Consiglio

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11 e allegato

N. 2002/30

Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 15, allegati I e II

N. 2002/49

Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16, allegati da I a IV

D. TUTELA DEI CONSUMATORI

N. 90/314

Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10

N. 92/59

Direttiva 92/59/CEE del Consiglio, del 29 giugno 1992, relativa alla sicurezza generale dei prodotti

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19

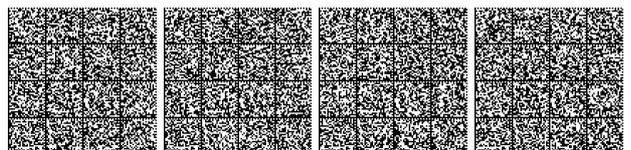
N. 93/13

Direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10 e allegato

N. 95/46

Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 34

N. 2027/97

Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti

modificato dal:

- regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8

N. 261/2004

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17

E. SISTEMI TELEMATICI DI PRENOTAZIONE

N. 2299/89

Regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio, del 24 luglio 1989, relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione

modificato da:

- regolamento (CEE) n. 3089/93 del Consiglio, del 29 ottobre 1993, che modifica il regolamento (CEE) n. 2299/89
- regolamento (CE) n. 323/1999 del Consiglio, dell'8 febbraio 1999, che modifica il regolamento (CEE) n. 2299/89

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 22 e allegato

F. ASPETTI SOCIALI

N. 1989/391

Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16 e da 18 a 19

N. 2003/88

Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19, da 21 a 24 e da 26 a 29

N. 2000/79

Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5

G. ALTRA LEGISLAZIONE

N. 91/670

Direttiva 91/670/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8 e allegato

LAVORI PREPARATORI

Camera dei deputati (atto n. 2542):

Presentato dal Ministro degli affari esteri on. Franco Frattini il 24 giugno 2009.

Assegnato alla III commissione (affari esteri e comunitari), in sede referente, il 21 luglio 2009 con pareri delle commissioni I, V, VI, VIII, IX, X, XI, XII e XIV.

Esaminato dalla III commissione il 21 luglio 2009 ed il 28 luglio 2009.

Esaminato in aula ed approvato il 29 luglio 2009.

Senato della Repubblica (atto n. 1735):

Assegnato alla 3ª commissione (affari esteri, emigrazione), in sede referente, il 31 luglio 2009 con pareri delle commissioni 1ª, 5ª, 6ª, 8ª, 10ª e 14ª.

Esaminata dalla 3ª commissione il 16 settembre 2009 ed il 23 settembre 2009.

Esaminatao in aula ed approvato il 23 settembre 2009.

09G0159

ITALO ORMANNI, *direttore*

ALFONSO ANDRIANI, *redattore*
DELIA CHIARA, *vice redattore*

(G902026/1) Roma, 2009 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

€ 5,00